

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL

Desde una perspectiva del ordenamiento territorial



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

DETERMINANTES TERRITORIALES DE LA MOVILIDAD

Localización de la vivienda y de los centros de empleo

Reparto modal del transporte en Bogotá

1

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Tradicionales de la movilidad

2



**DESARROLLOS ORIENTADOS AL TRANSPORTE
SOSTENIBLE (DOTS)**

3

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Nuevos para la movilidad

4

PROYECTOS URBANOS

5



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

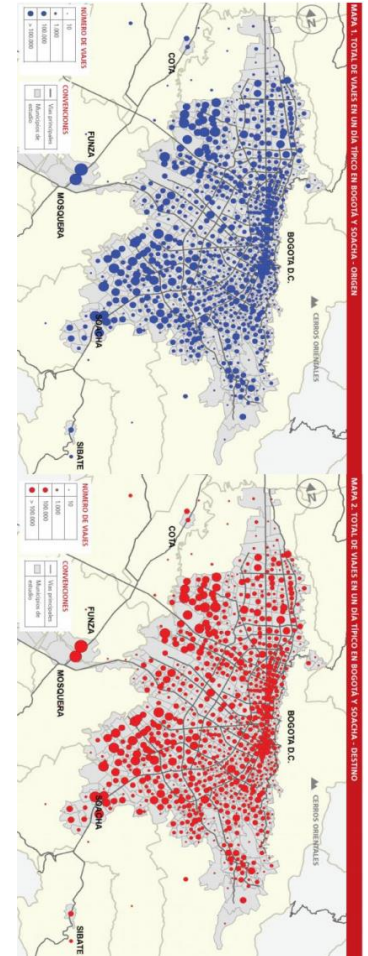
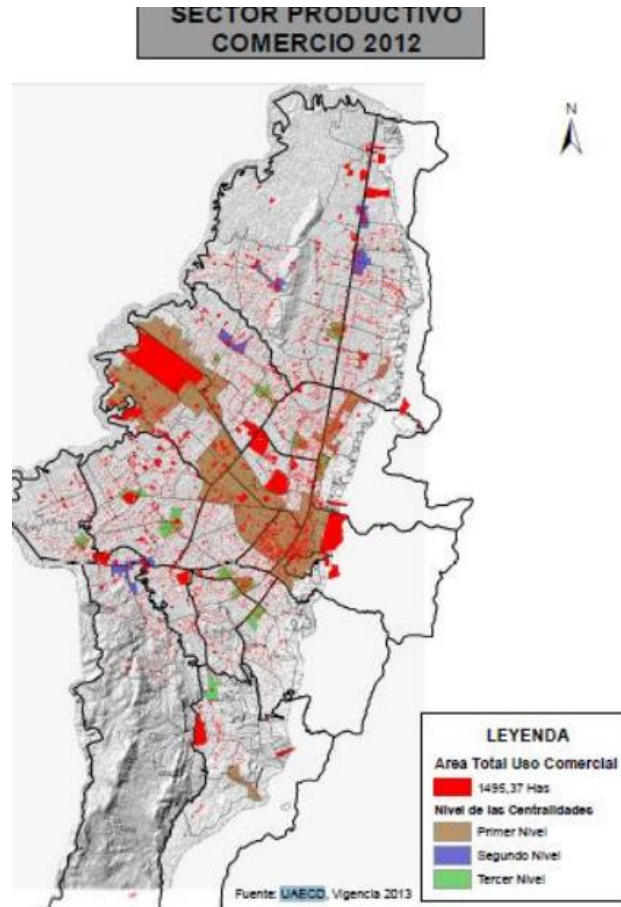
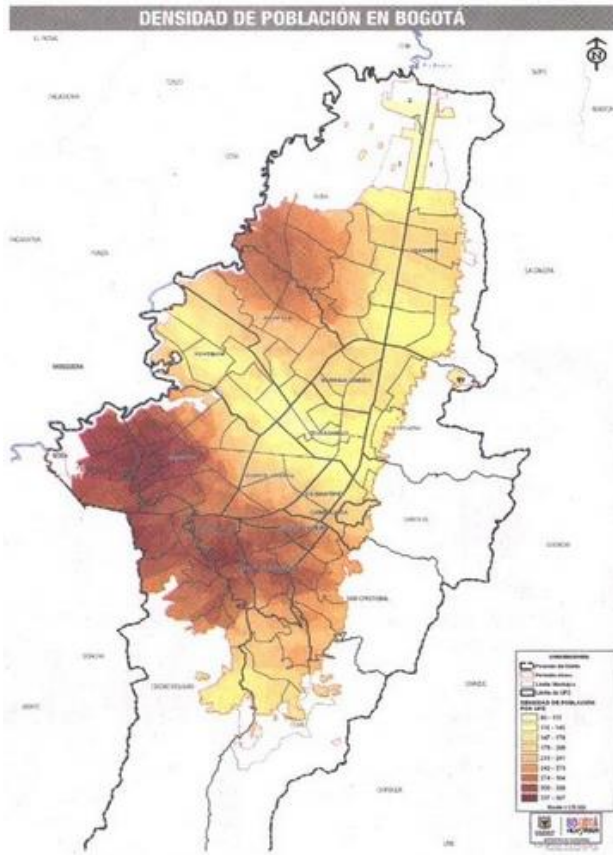
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

DETERMINANTES TERRITORIALES DE LA MOVILIDAD

Localización de la vivienda y de los centros de empleo

1



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

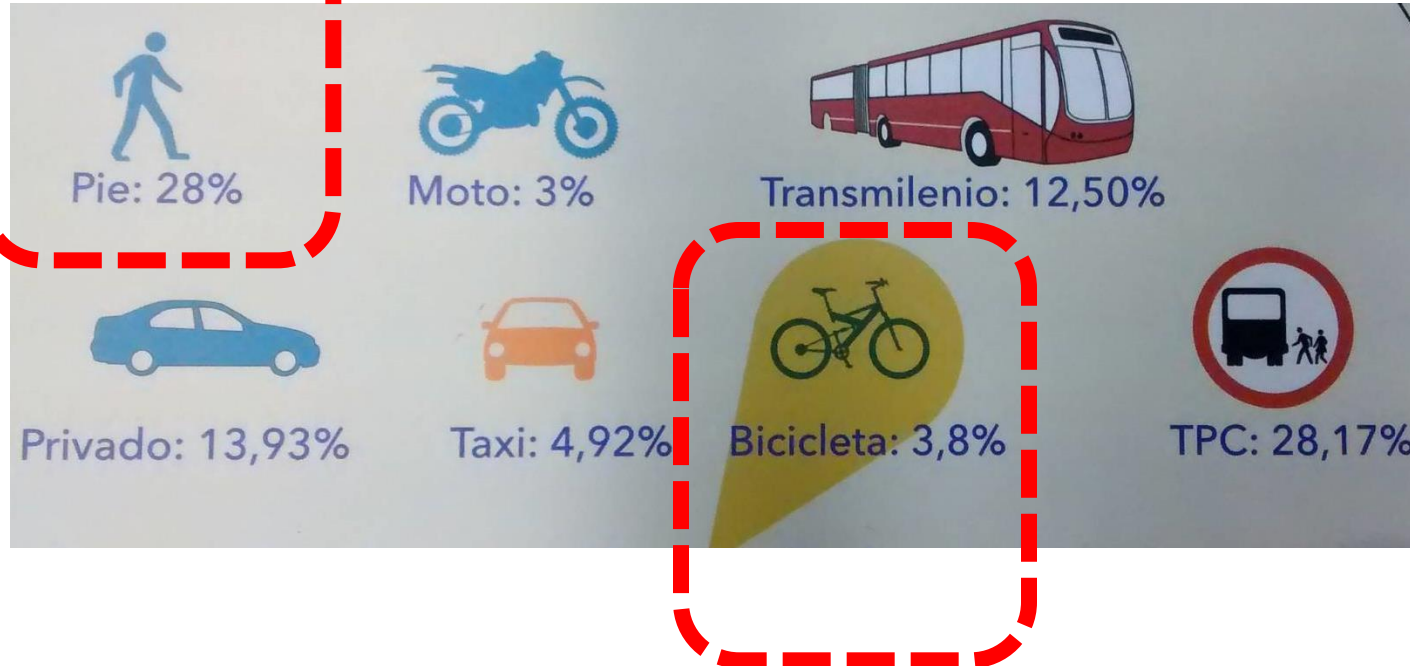
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

DETERMINANTES TERRITORIALES DE LA MOVILIDAD

1

Reparto modal del TRANSPORTE en Bogotá



443,000 viajes en BICICLETA

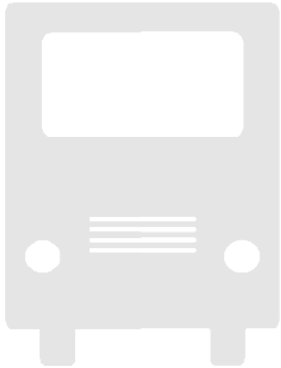


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

INSTRUMENTOS DE PLANEACION



Tradicionales de la movilidad

2

POT

Plan Maestro de movilidad

Planes parciales de desarrollo para vías

Plan de Desarrollo Programa MOVILIDAD HUMANA

3

Nuevos para la movilidad

Planes parciales de renovación para infraestructura de transporte

Reparto equitativo de cargas y beneficios en renovación



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANA

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Tradicionales de la movilidad

2

Plan de Ordenamiento Territorial

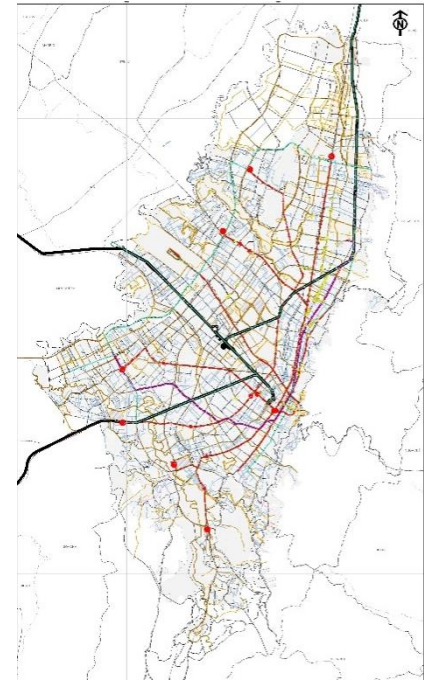
Artículo 10. Política de Movilidad (artículo 10 del Decreto 469 de 2003).

Se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales.

Para el efecto, las inversiones en proyectos de recuperación, mantenimiento, adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte deberán responder a las siguientes directrices:

1. Priorizar las inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial e intermedia y el sistema de espacio público ya construidos, para mejorar la conectividad entre el centro, las centralidades y la región.
2. Priorizar los recursos para mejorar, adecuar y construir vías y equipamientos de integración en las áreas donde se realicen operaciones estratégicas de integración urbana y regional.

3. Destinar eficientemente los recursos captados por la aplicación de los instrumentos de financiación derivados de las actuaciones urbanísticas, con particular referencia a la participación en las plusvalías, las compensaciones por parqueaderos y cesiones al espacio público, así como al aprovechamiento económico de este último, para mantener, adecuar y construir la malla vial de la ciudad y los **equipamientos de integración**.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

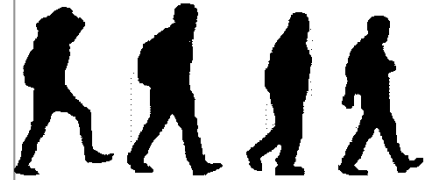
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

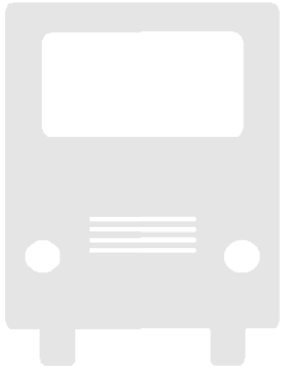
INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Tradicionales de la movilidad

2

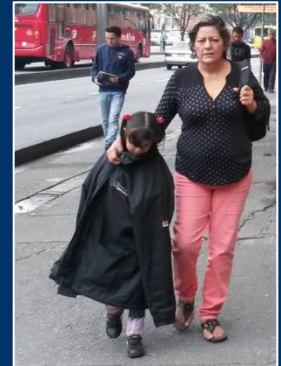


Plan Maestro de movilidad



PRIORIDAD DEL PEATÓN

PEATÓN → primer nivel de prevalencia.



TRANSPORTE PÚBLICO

T.P. como eje estructurador.

RACIONALIZACIÓN

Racionalizar uso de vehículo particular.

INTEGRACIÓN MODAL

Integración para facilitar cobertura - complementariedad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Tradicionales de la movilidad

Plan de desarrollo PROGRAMA MOVILIDAD HUMANA

Prioridad PEATONES, CICLISTAS y TRANSPORTE MASIVO.

Implementación del SITP.

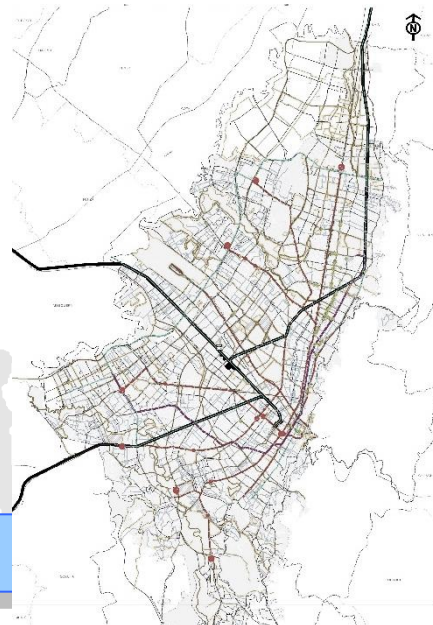
Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público



Construcción de Redes Ambientales Peatonales Seguras

Ampliación y optimización Red de Ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta.

Construcción, operación y conservación del espacio público peatonal.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA



Vía Ferrea



Metro



Troncal Transmilenio

Carril SOLO BUS



Zonal SITP



Ciclorutas - Cicloparqueaderos

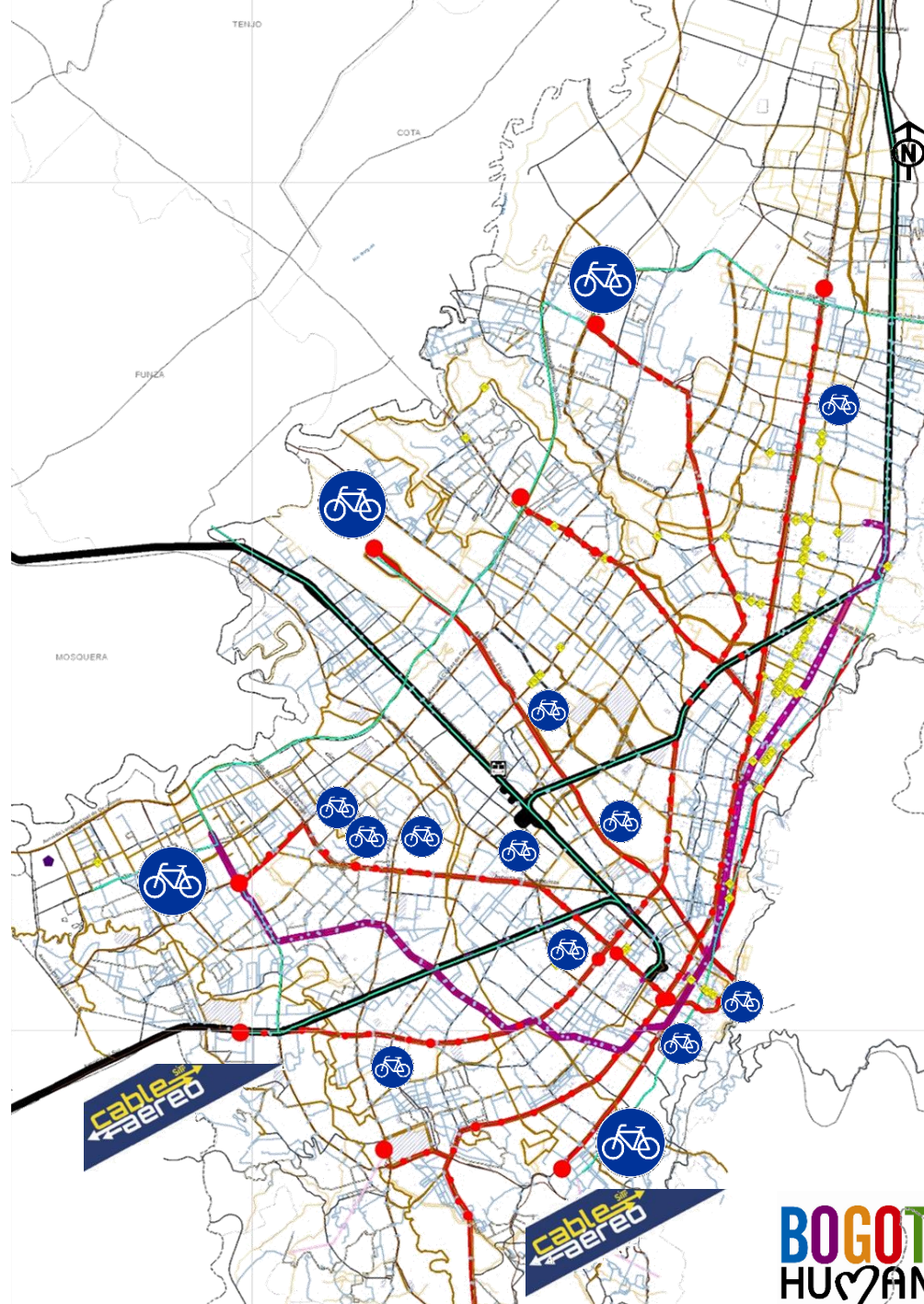
Redes peatonales

CableÁéreo



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN



BOGOTÁ
HUMANANA

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Tradicionales de la movilidad

Planes parciales de desarrollo. Tradicionalmente para vías

2

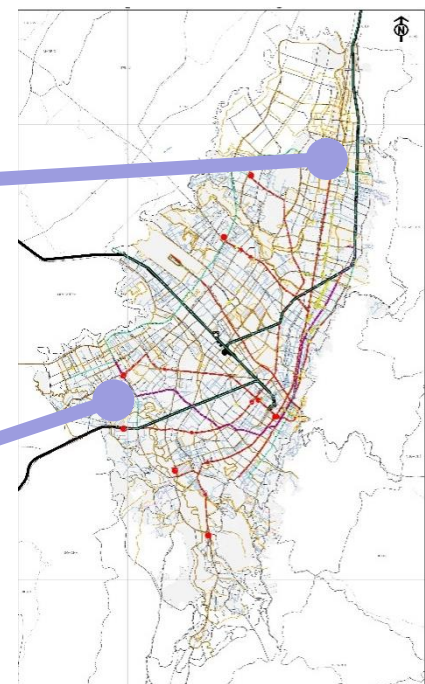
Normas para patios del SITP
en áreas de cesión para
equipamientos



PP San Juan Bosco –
Usaquén



PP San José de
Maryland - Bosa

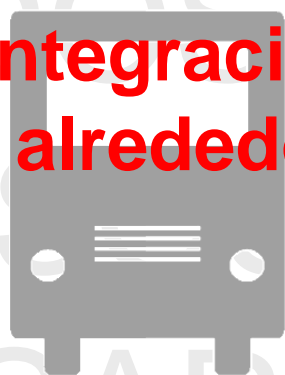


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

**Integración de los aspectos urbanísticos
alrededor de las estaciones del sistema
de transporte**



**Movilidad de las personas más que de los
vehículos**





CAMINAR



PEDALEAR



CONECTAR



TRANSPORTAR



MEZCLAR



DENSIFICAR



COMPACTAR



CAMBIAR

SERVICIOS PÚBLICOS



ANÁLISIS SOCIAL



CAMINAR	Andenes seguros y continuos
	Fachadas activas y permeables
	Accesos y cruces peatonales seguros
	Arborización urbana
	Consolidación y mantenimiento del espacio público
PEDALEAR	Disponibilidad de Ciclo parqueaderos
	Acceso libre para bicicletas
	Construcción ciclo rutas
CONECTAR	Senderos peatonales articulados con el transporte público
	Construcción de vías
	Cargue y descargue
TRANSITAR	Distancia de recorrido a estaciones de transporte
	Plan de manejo de tráfico
MEZCLAR	Tratamientos urbanísticos
	Aprovechamiento máximo de usos complementarios
	Accesibilidad a centros de abastecimiento
DENSIFICAR	Aprovechamiento máximo índices construcción
	Alturas edificatorias
	Vivienda asequible
	Plantas bajas activas
COMPACTAR	Bordes activos
	Estructuras naturales
CAMBIAR	Oferta regulada de cupos de parqueo
	Medidas de tráfico
ANÁLISIS SOCIAL	Planeación participativa
	Seguridad vial (Señalización)
SERVICIOS PÚBLICOS	Subterranización redes de servicios
	Conexión a las redes de acueducto y alcantarillado
	Manejo de residuos sólidos
	Sistema de drenaje pluvial sostenible

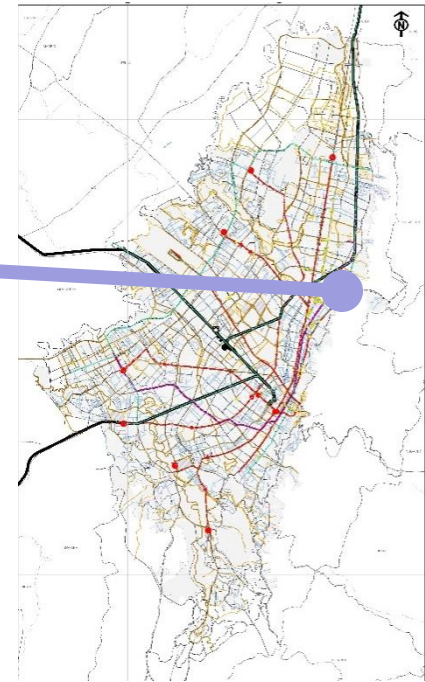
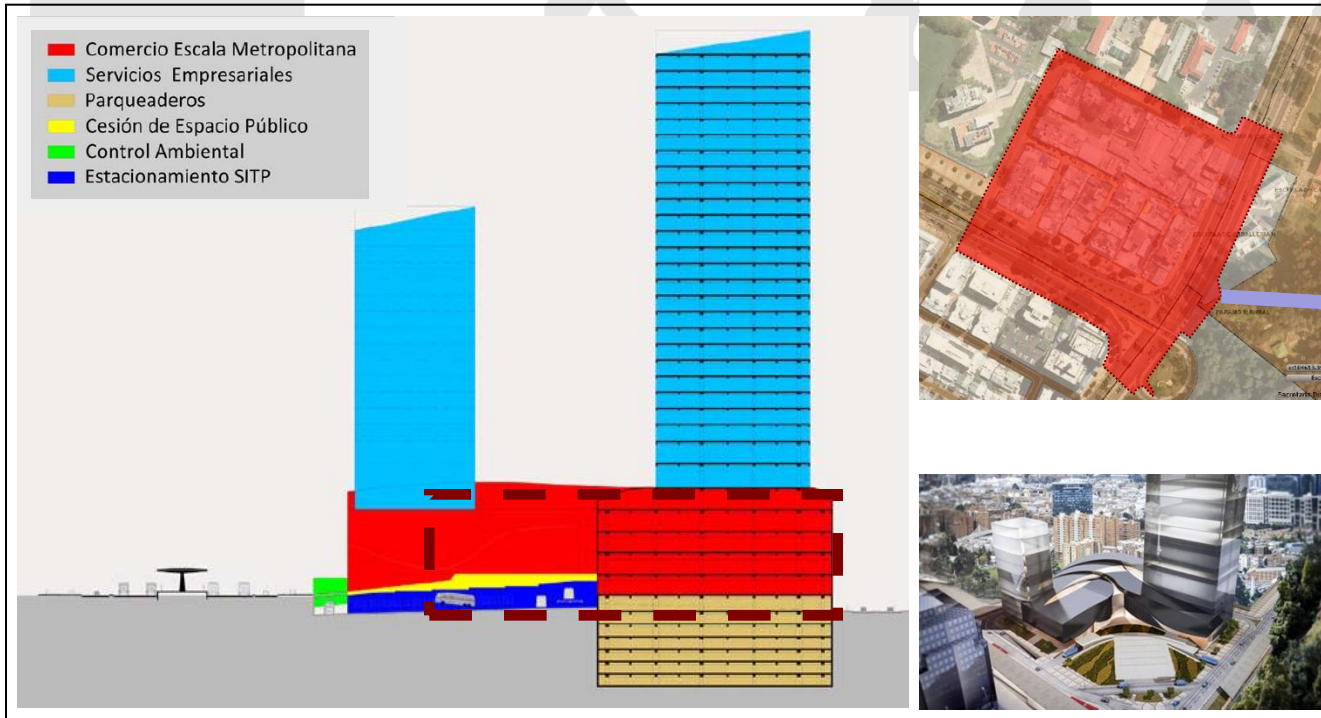


INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Nuevos para la movilidad

Planes parciales de renovación incluyen infraestructura de transporte –PEDREGAL CL 100 x K 7 Usaquén

3



Fuente:

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ArchivoPlanesParciales/Plan%20Parcial%20El%20Pedregal>

http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Noticias2014/044_Distrito_adopta_Plan_de_Renovacion_Urbana_El_Pedregal y SINUPOT



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

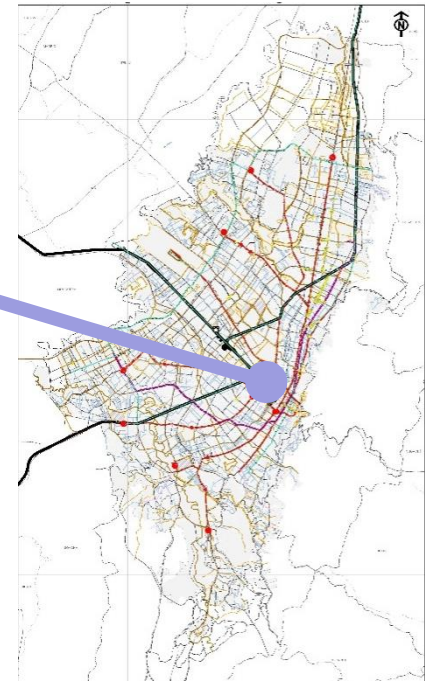
BOGOTÁ
HUMANANA

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Nuevos para la movilidad

Planes parciales de renovación incluyen infraestructura de transporte –ESTACION CENTRAL CL 26 X AV CARACAS

3



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Fuente: <http://eru.gov.co/documentos/contratacion/meritosEstacion/ANEXO-TECNICO-ESTACION-CENTRAL.pdf>
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ArchivoPlanesParciales/Plan%20Parcial%20Estaci%F3n%20Central/Presentacion_Estacion_Central_Talleres_%202013_14_SEP_12_0.pdf y SINUPOT

INSTRUMENTOS DE PLANEACION

Nuevos para la movilidad

Reparto equitativo de cargas y beneficios en DECRETO DE RENOVACION 562 de 2014

Artículo 20. Destinación de las obligaciones urbanísticas.

Parágrafo 2. Cuando la Secretaría Distrital de Movilidad determine, mediante acto administrativo, necesidades operacionales del Sistema Integrado de Transporte Público en el sector normativo donde se desarrolle el proyecto, **la cesión de suelo derivada de las obligaciones urbanísticas de que trata el presente artículo, se podrá cumplir parcial o totalmente mediante la construcción, dotación y entrega al Distrito Capital de infraestructuras y/o equipamientos del Sistema Integrado de Transporte Público** definidos en los artículos 40 a 44 del Decreto Distrital 319 de 2006 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. La Secretarías Distritales de Movilidad y Planeación definirán conjuntamente los requisitos para el trámite y aprobación de esta alternativa



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

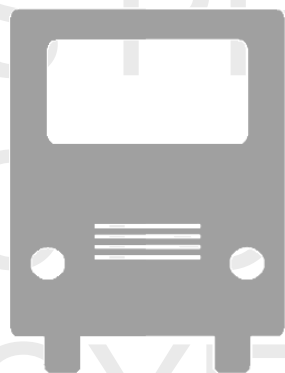
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN



BOGOTÁ
HUMANANA

PROYECTOS

5



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

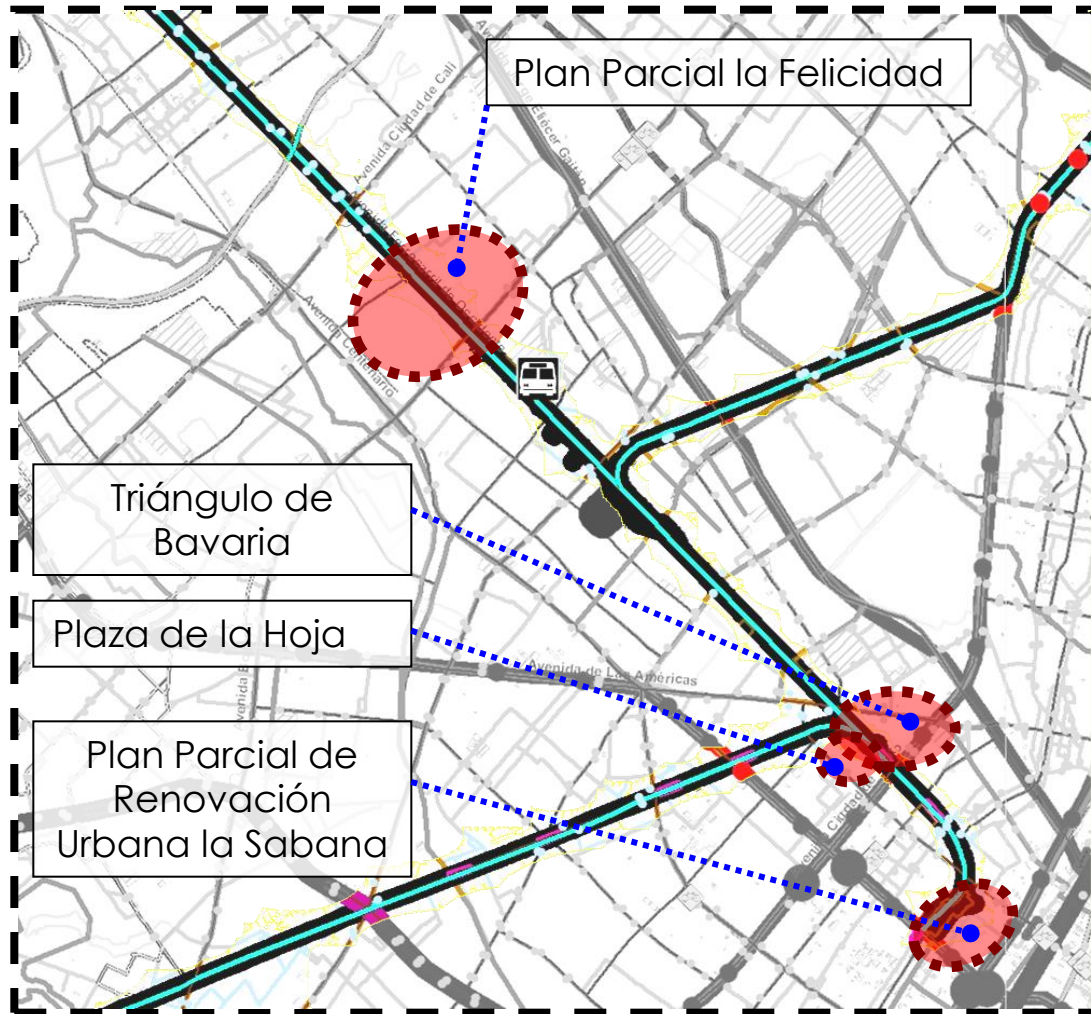
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA

PROYECTO PRINCIPIO	PLAZA DE LAHOJA
Caminar	
Pedalear	x
Conectar	
Transportar	
mezclar	x
Densificar	x
Compactar	x
Cambiar	
Servicios públicos	x
Análisis social	x



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

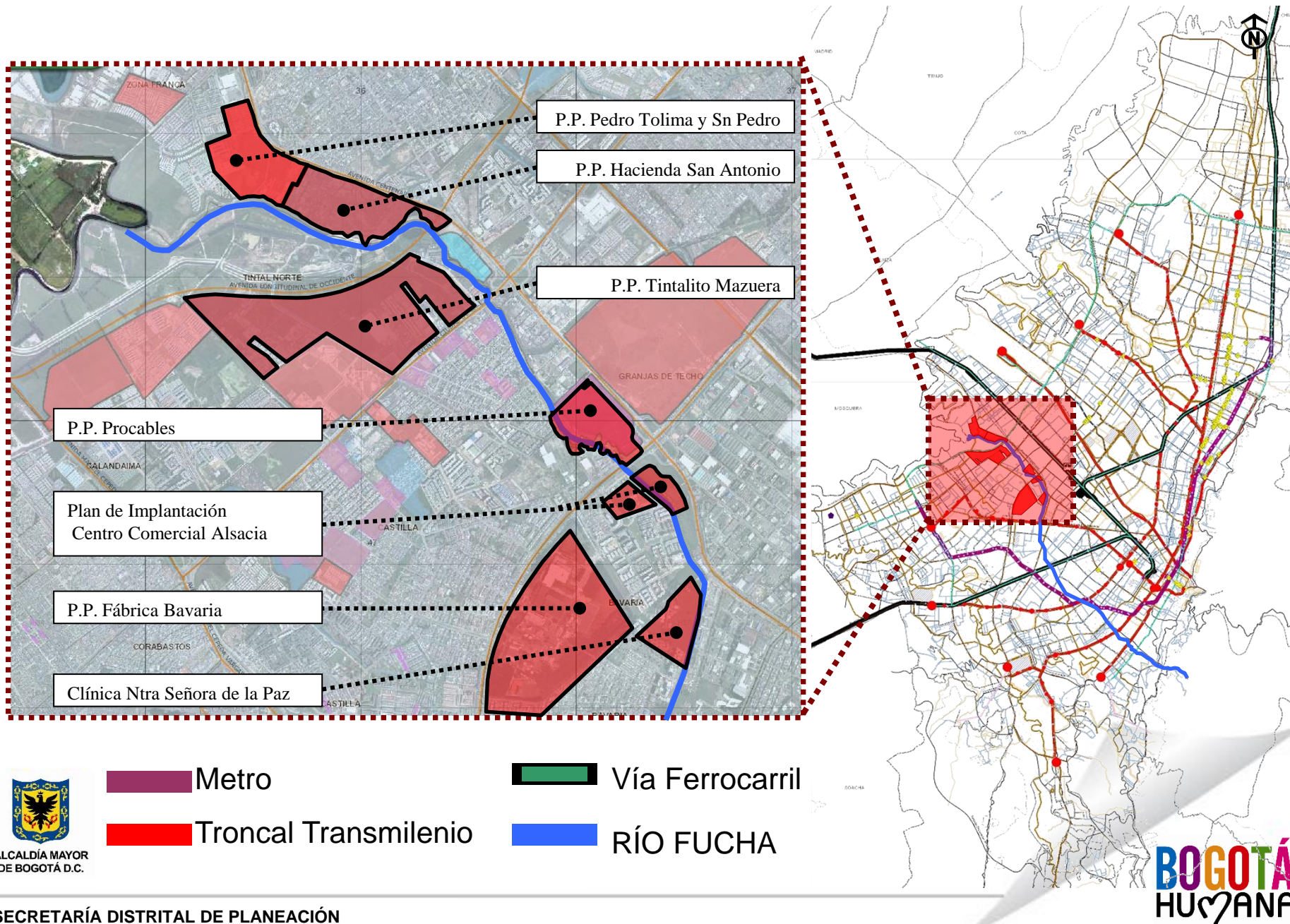
PROYECTO PRINCIPIO	TRIÁNGULO	HOJA	FELICIDAD
Caminar	4.500 ml andenes paralelos a malla arterial y zonal.		Nuevos andenes, alamedas, parques, para la ciudad
Pedalear	ciclorutas propuestas conectadas con malla vial primaria y redes locales	1 estacionamiento bici x c/2 estacionamientos privados o visitantes	1 estacionamiento bici x c/2 estacionamientos privados o de visitantes.
Conectar	Vivienda conectada con áreas de empleo y comercio y servicios a distancia < 600m		
Transportar	Transporte local generado por transmilenio y el SITP --> dinámica intermodal directa y eficiente en un área entre 999m y 600m		
Mezclar	Comercio y servicios 49% del total de m2		comercio 7,59% del ANU
	Vivienda 45% del total de m2 en VIP, VIS y vivienda estrato 4.	vivienda 30,47% de ANU	Vivienda 37,34% del ANU. El 22% del área útil corresponde a VIS.
	Equipamientos 6% del total de m2	equipamientos 7,10% de ANU	equipamientos 7,78% del ANU
Densificar	más de 90% predios altura > 4 pisos.	Vivienda en altura	Vivienda en altura
	más de 40% manzanas cerca de transporte, comercio y servicios y áreas de empleo --> mezcla vertical de usos residenciales, dotacionales, comerciales y de servicios.	Vivienda asequible	Vivienda asequible: oferta de 86.666,68m2 de suelo para VIS
	1 km a la redonda de las áreas de empleo --> promedio mayor a 220 unidades de vivienda x Ha.		
Compactar	relación entre equipamiento, vivienda y comercio y empleo entre 600m y 1000m en bicicleta	Bordes activos: Desarrollo de borde incompleto del tejido del predio.	Bordes Activos: Desarrollo de la totalidad de las manzanas del polígono del plan parcial.
Cambiar	1 estacionamiento x c / 217m2 construidos en áreas residenciales, comercio y servicios.		1 estacionamiento x c/vivienda. 1 estacionamiento visitas x c/4 viviendas.
	área de ciclo-parqueaderos = 10% de los 3000 estacionamientos planteados.		
Servicios públicos	Análisis de redes de servicios públicos existentes		Provisión de servicios públicos para la totalidad del área por desarrollar
Análisis social	Mezcla de usos para disminuir segregación socio-espacial.	Mezcla de usos para disminuir segregación socio-espacial.	Mezcla de usos para disminuir segregación socio-espacial.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA



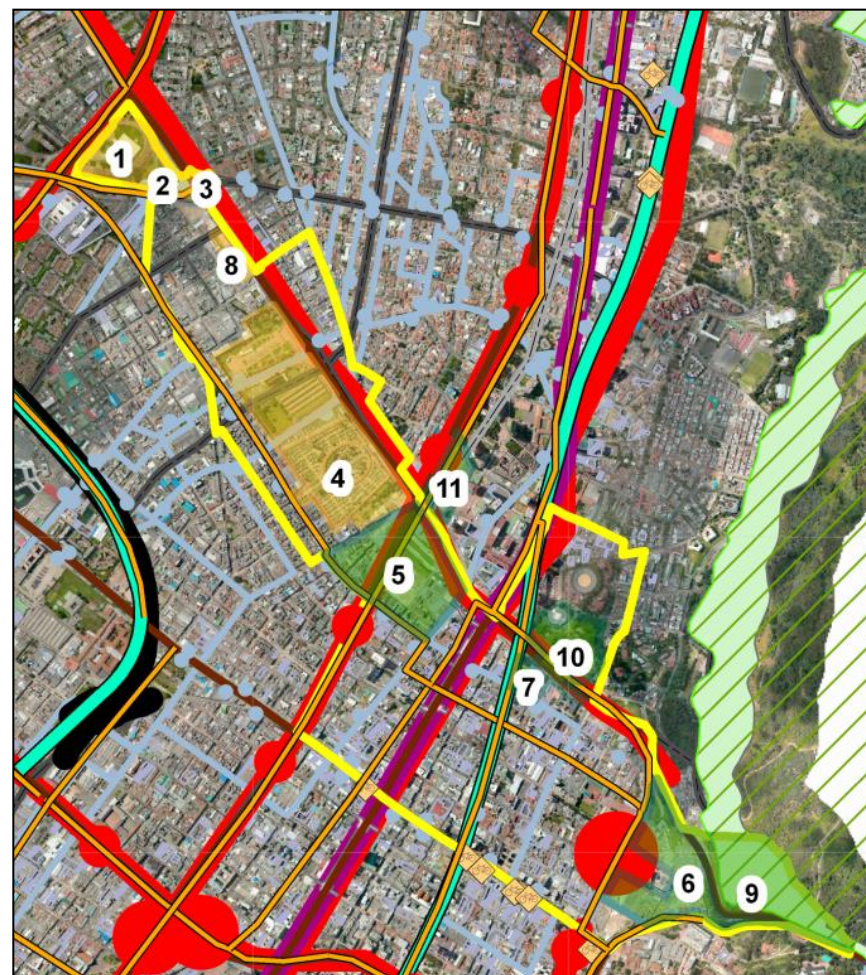
PROYECTO PRINCIPIO	Plan Parcial Pedro Tolima y San Pedro	Plan Parcial Hacienda San Antonio	Plan Parcial Fábrica Bavaria	Plan de Regularización y Manejo Clínica Nuestra Señora de la Paz	Plan de Implantación Centro Comercial Alsacia
Caminar	Parte de el Porvenir	de parque	parque de , y sobre un parque central de 29.555	4.933,76m2 de área para zona verde. Alameda de 8m de ancho en el perímetro occidental, sur y oriental del área 1 dotacional. Alameda 8m ancho perímetro occidental y sur del área 2 dotacional 2. Alameda 8m ancho perímetro occidental, norte y oriental del área 3.	--
			Las alamedas y las vías de carácter peatonal suman		
	área para Parques		14.200 ml de tránsito peatonal		
Pedalear	Ciclorruta Alameda el Porvenir	--	3,74KM Bicarriil	Alameda perimetral	--
Conectar	--	--	Generación de áreas de trabajo al interior del plan	--	--
Transportar	--	--		--	
Mezclar	equipamiento	Equipamiento comunal 17.302,19m2	23% área útil para VIP	--	Uso comercial únicamente
	Vivienda VIS	Industria, comercio y servicios.	5% área útil para VIS		
			27% área para comercio		
			72% área para vivienda		
			54.725,44m2 equipamiento		
			Equipamiento/habitante		
Densificar	Vivienda asequible: VIS unifamiliar y bifamiliar	--	1000m2 - 20 oficinas para innovación tecnología	Baja altura – edificación patrimonial	Altura máxima de 3 pisos
			laboratorios		
			Vivienda en altura		
Compactar			Áreas de empleo al interior del plan parcial. Distancia menor a 600m.		Bordes activos – se completan zonas sin desarrollo urbanístico.
Cambiar			1 parqueadero x c/160m2 construidos.	1 cupo para bicicletas por c/2 estacionamientos privados o de visitantes.	1 cupo para bicicletas por c/2 estacionamientos privados o de visitantes.
Servicios Públicos		Utilización de madrevenida para recibir aguas lluvias. Provisión de servicios públicos para todo el plan parcial.	Inclusión de un gran SUDS al interior de parque central		Disponibilidad de servicios públicos y capacidad de redes para soportar el uso.
Análisis social					



EJE DE LA MEMORIA

Decreto 632 de 2014

1. Centro Administrativo Distrital
2. Museo Nacional de la Memoria
3. Plaza de la Democracia – Plazoleta del Concejo.
4. Cementerio Central
5. Plan Parcial Estación Central
6. Plan Parcial Triángulo de Fenicia.
7. Intervención MAMBO – Parque de la Independencia.
8. Proyecto Jaime Garzón Calle 26.
9. Monserrate.
10. Intervención MAMBO – Parque de la Independencia.

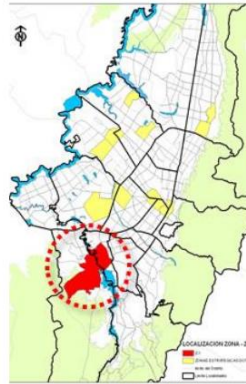


- Troncal Transmilenio
- Estación Transmilenio
- Metro
- Polígono eje memoria



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Imagen 1. Plano general Cable Ciudad Bolívar.



Fuente: SDP – DVTSP



Fuente SDM

Usos al interior del AID

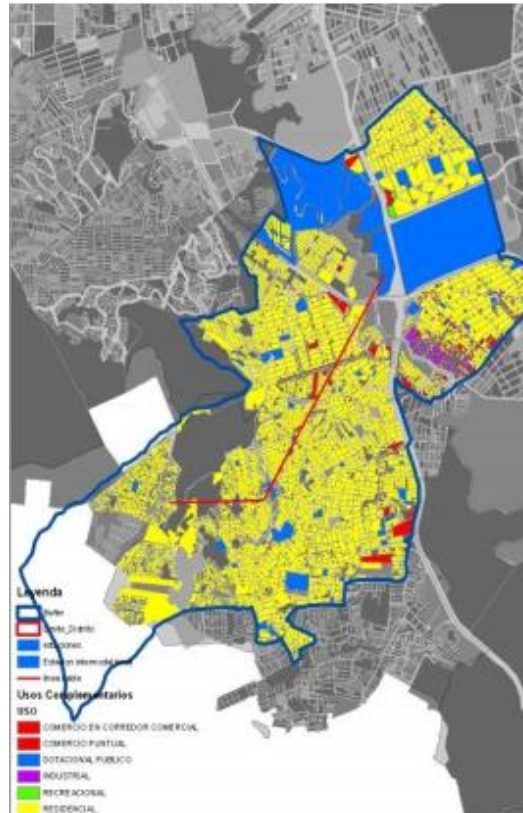
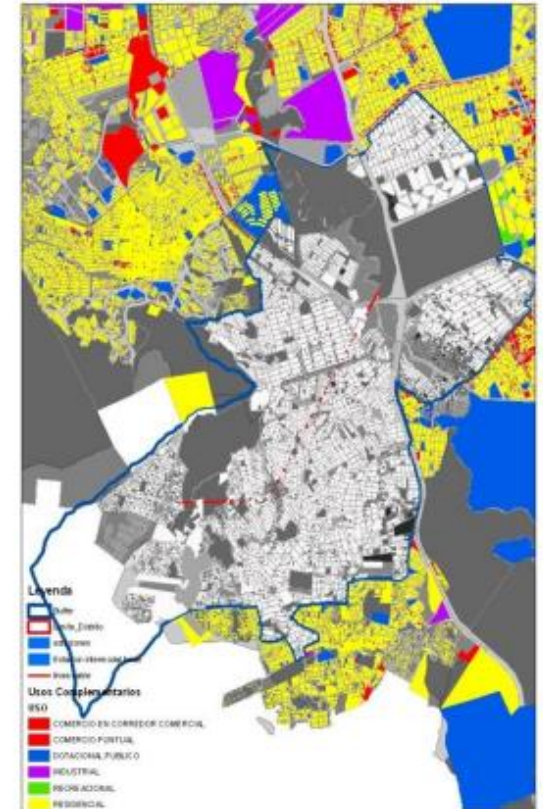


Imagen 2. Usos

Usos adyacentes al AID



Fuente: SDP - DVTSP



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ
HUMANANA



Fuente imagen: http://www.bogotahumana.gov.co/sites/default/files/styles/node-teaser-default/public/field/image/metrocalle_7.jpg?itok=2M-FpBlk

ARTÍCULO 5º: “...1. Intervenir el contexto urbano de modo integral, bajo los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable **DOTS**, propiciando la mezcla de usos y la densificación, facilitando al peatón la accesibilidad universal por medio de la solución adecuada de espacio público, entendido este como parte del soporte ambiental.”

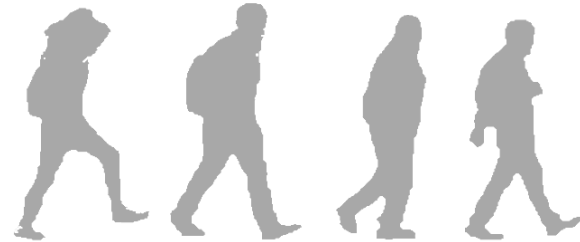
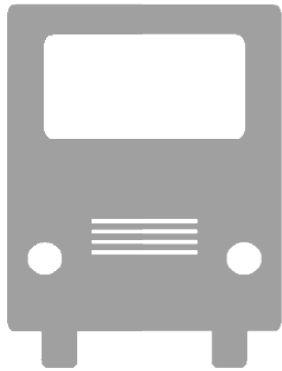


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



EJE METRO

Los proyectos de vivienda de interés
prioritario, las normas de edificabilidad,
las cargas urbanísticas son también
decisiones de movilidad



GRACIAS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

phendez@sdp.gov.co

BOGOTÁ
HUMANANA